

# Aufgesetzter Streit

Zusage von Cosco für Minderheitenlösung am Hamburger Hafen steht noch aus. Angesichts von Umschlagszahlen wirkt Disput unverhältnismäßig. **Von Burkhard Ilschner**

Bundeskanzler Olaf Scholz (SPD) wird an diesem Freitag seine China-Reise antreten – verbunden mit großen Erwartungen auch der maritimen Wirtschaft. Denn ein zentrales Thema dürfte der von Scholz durchgepaukte Einstieg des chinesischen Staatsunternehmens Cosco Shipping Ports Ltd. (CSPL) beim Hamburger Containerterminal Tollerort (CTT) sein: Das Bundeskabinett hatte einen Kompromiss beschlossen, wonach die CSPL-Beteiligung nicht, wie mit der mehrheitlich landeseigenen Hamburger HHLA ursprünglich vereinbart, 35 Prozent, sondern nur 24,9 Prozent betragen darf. Das hat Wellen geschlagen: Nachdem die Entscheidung am Mittwoch aus dem US-Außenministerium mit Lob bedacht worden war, hatte sich der Außenministerinssprecher der Volksrepublik, Zhao Lijian, am Donnerstag auf einer Pressekonferenz jede Einmischung der USA in das Hafengeschäft verboten.

Die Meldung, CSPL sei mit dieser Änderung des im Herbst 2021 geschlossenen Vertrags einverstanden, blieb bis jW-Redaktionsschluss unbestätigt. Hiesige maritime Kreise hatten es immer für unwahrscheinlich erachtet, dass CSPL die Anteilskürzung zum Anlass nehmen könnte, das Vorhaben insgesamt in Frage zu stellen – schließlich werden Cosco-Schiffe seit Jahrzehnten in Hamburg abgefertigt, und zwar bevorzugt am CTT. Aber sicher ist das nicht: In einer Ende Oktober von CSPL veröffentlichten Aktionärsmitteilung heißt es lapidar, es gebe keine Zusicherung, dass die Transaktion stattfinden werde: »Aktionäre und potentielle Investoren der Gesellschaft sollten daher Vorsicht walten lassen beim Handel mit Wertpapieren der Gesellschaft.«

CSPL verfolgt nach eigenen Angaben den »Aufbau eines globalen Terminalnetzwerks mit Mehrheitsbetei-



Laut HHLA könnte die Beteiligung von CSPL »langfristig Planungs- und Beschäftigungssicherheit« schaffen

ligung, das Kosten, Dienstleistungen und Synergien verknüpft«. Allerdings ist man von der Erfüllung dieses strategischen Ziels momentan noch weit entfernt: Bislang verfügt CSPL global über lediglich 16 Beteiligungen außerhalb des chinesischen Hoheitsgebiets. Dazu zählen acht europäische Häfen, wobei dort oft nur einer von mehreren Terminals mitbetrieben wird. Nur bei drei solcher Beteiligungen beträgt der CSPL-Anteil mehr als 50 Prozent: Neben Piräus, das maßgeblich durch Einfluss der EU-Kommission zu 100 Prozent von CSPL betrieben wird, ist der Konzern an Terminals in Zeebrugge (mit 90 Prozent) und in Valencia (mit 51 Prozent) beteiligt. Für alle diese europäischen Beteiligungen beziffert CSPL die geplante

jährliche Umschlagskapazität anteilig auf zusammen 22,71 Millionen TEU (Maßeinheit für 20-Fuß-Standardcontainer). Tatsächlich wurden davon 2021 laut CSPL rund 15,48 Millionen TEU Umschlag erreicht.

Vor dem Hintergrund solcher Zahlen wirkt der Streit um ein CSPL-Engagement beim Hamburger CTT ein bisschen aufgesetzt: An den drei heimischen HHLA-Terminals Altenwerder (CTA), Burchardkai (CTB) und CTT sind im Jahre 2021 rund 6,33 Millionen TEU umgeschlagen worden, wie groß der Anteil des CTT als kleinstem dieser drei Terminals ist, bleibt offen. Die HHLA sieht eine Minderheitsbeteiligung von CSPL als Chance, den CTT zum »bevorzugten Hub« für Cosco-Verkehre in Europa

zu machen, das schaffe »langfristig Planungs- und Beschäftigungssicherheit«. Trotz Zuversicht bleibt unklar, wie das erreicht werden soll: 2021 wurden in Rotterdam, Hamburgs stärkstem kontinentalem Konkurrenten, 15,3 Millionen TEU umgeschlagen. Auf den Euromax-Terminal, an dem CSPL mit 17,85 Prozent beteiligt ist, entfielen davon rund 2,66 Millionen TEU. Rotterdam ist jetzt für Cosco ein »Preferred hub«: Wird der Status dann geteilt? Oder verlagert? Wenn ja, zu welchen Konditionen? – Ob CSPLs strategischer Anspruch für Hamburg nun Chance oder Risiko bedeutet: Vielleicht sollten generell externe Beteiligungen an Terminals hinterfragt werden, um hiesige Häfen nicht derart zum Spielball werden zu lassen.

## Wenn der Discounter klingelt

Aldi womöglich bald Essenslieferant. Geschäft verspricht Risiken und ein Heer an Ausgebeuteten

Kühlschrank leer? Lass dir doch was von Aldi bringen! Nach einem Bericht des *Handelsblatts* vom Mittwoch plant der in globalem Maßstab nach Lidl zweitgrößte Discounter den Einstieg ins Geschäft mit der Lieferung frischer Lebensmittel. Den Anfang will dabei mit Aldi Süd der Konzernzweig machen, der seinem Pendant im Norden der Republik auch sonst stets einen Schritt voraus ist. Zunächst aber muss sich das Modell im Probetrieb in den USA bewähren, wo die Unternehmensgruppe nach Angaben des Branchendienstes *Supermarket News* seit längerem am Aufbau einer umfassenden E-Commerce-Plattform arbeitet und sich ausgewählte Kunden seit September per Mausclick mit Fleisch, Obst und Gemüse auf Rädern eindecken. Klappt das Experiment, könnte das Angebot in Deutschland bereits im ersten Halbjahr 2023 an den Start gehen.

Noch hält sich die Chefetage bedeckt. Man beobachte die Entwicklungen am Markt und führe weltweit in unterschiedlichen Bereichen Testläufe durch, etwa in den Vereinigten Staaten,

in Großbritannien oder der Schweiz, sagte eine Sprecherin. Im Königreich kann man bei Aldi per »Click and Collect« Einkäufe im Internet vorbestellen und dann selbst abholen. Bei den Eidgenossen gibt es mit »Aldi now« bereits einen Onlineshop, bei dem man sowohl »Non-Food«-Produkte als auch Nahrungsmittel in bestimmten Landesteilen ordern und sich liefern lassen kann. Für eine Nachahmung hierzulande spricht, dass die Zentrale in Mülheim an der Ruhr rund 50 Stellen für E-Commerce-Fachkräfte ausgeschrieben hat.

Allerdings soll sich der Beirat von Aldi Süd unter Führung des Gründers Peter Max Heister angesichts finanzieller Risiken als Bremser betätigen. Die Kosten für die digitale Umsetzung des Projekts sowie die Errichtung der erforderlichen Logistik zum Kommissionieren und Zustellen sollen sich auf einen hohen dreistelligen Millionenbetrag belaufen. Das kann sich der Konzern zwar locker leisten. Spannender ist, ob und wann sich das Geschäft langfristig trägt – oder ob es nicht vielleicht nach hinten losgeht. Künftige Mitstreiter wie Gorillas, Getir und

Flink, allesamt hochgradig überbewertete Kapitalverbrennungsmaschinen, häufen im Monatstakt Millionenverluste an und liefern sich bei der zahlenmäßig noch überschaubaren Kundschaft einen harten Verdrängungswettbewerb. Gorillas steht derzeit kurz davor, von Getir geschluckt zu werden. Zu den wilden Startups gesellen sich mit Rewe und Edeka noch Platzhirsche der Old Economy, die bereits mit vergleichbaren Services am noch viel zu kleinen Kuchen naschen.

Experten rechnen damit, dass sich ähnlich der Entwicklung im seit 2013 liberalisierten Busverkehr, der inzwischen von FlixBus beherrscht wird, auch bei den Bringdiensten mittelfristig ein Dominator behaupten wird. Wie wollen die Aldi-Macher sicher sein, dass sie das sein werden? Und wenn es anders kommt – welche Auswirkungen hätte dies für das Kerngeschäft? Dazu kommt ein weiterer Fallstrick: Aldi könnte versucht sein, die miesen Arbeitsbedingungen der Konkurrenz zu kopieren und damit seinen noch halbwegs intakten Ruf als tarifrettu ramponieren. Die Konzernleitung scheint

trotzdem wild entschlossen. Die Frage sei nicht mehr, ob, sondern nur noch, wann das Angebot startet, heißt es laut *Handelsblatt* in Unternehmenskreisen.

Elmar Wigand, Sprecher der »Aktion gegen Arbeitsunrecht«, ist »gespannt« und befürchtet »das Schlimmste, was Arbeitsrechte angeht«, wie er am Donnerstag gegenüber *junge Welt* erklärte. »Die Lieferbranche ist weit von einem profitablen Modell entfernt« und basiere auf »intensiver Ausbeutung ohne Mitsprache«, auch wenn die Löhne »ordentlich« seien. Wigands Prognose für das bevorstehende Aldi-Engagement: »Für Rider und Picker wird das eine spezielle Form der gut bezahlten Knochenmühle.«

Ralf Wurzbacher

ANZEIGE

## Getreidefrachter verlassen Häfen

Istanbul. Sechs Getreidefrachter haben einen Tag nach Wiederaufnahme des Abkommens über Getreideexporte zwischen der Ukraine und Russland wieder ukrainische Häfen verlassen. Der türkische Verteidigungsminister Hulusi Akar teilte am Donnerstag mit, damit hätten nun insgesamt 426 Frachter von ukrainischen Häfen abgelegt. Das Abkommen war von der Russischen Föderation am Sonnabend als Reaktion auf einen Angriff auf die Schwarzmeerflotte in Sewastopol ausgesetzt worden. Laut Angaben des russischen Verteidigungsministeriums vom Mittwoch wurden Moskau ausreichend Garantien seitens der ukrainischen Regierung gegeben, dass der Schiffskorridor nicht für militärische Zwecke genutzt werde. (AFP/dpa/jW)

## Türkei: Inflation bei mehr als 85 Prozent



Ankara. Die Inflation in der Türkei steigt weiter an. Wie das nationale Statistikamt am Donnerstag in Ankara mitteilte, betrug die Inflationsrate im Oktober 85,5 Prozent. Im September hatte die Teuerung noch bei 83,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gelegen. Die Verbraucherpreise stiegen in der Türkei im Oktober um 3,5 Prozent. Die Inflation ist in der Türkei seit etwa einem Jahr stetig angestiegen. Zum Jahreswechsel hatte die Teuerungsrate noch bei etwa 20 Prozent gelegen. Besonders stark zogen zuletzt wieder die Erzeugerpreise an. Sie legten im Oktober um 157,7 Prozent im Jahresvergleich zu. (dpa/jW)

## Twitter: Musk plant Massenentlassung

San Francisco. Tesla-Chef Elon Musk plant nach Übernahme des Onlinedienstes Twitter offenbar die Axt an die Belegschaft legen. Wie die Nachrichtenagentur *Bloomberg* und die *Financial Times* in der Nacht zum Donnerstag berichteten, betreffe dies rund 3.700 Stellen und damit rund die Hälfte der bisherigen Belegschaft des Kurznachrichtendienstes. Das Onlinenachrichtenportal *Axios* berichtete, Musk wolle ein Drittel der Arbeitsplätze oder mehr streichen. Die Bekanntgabe der Stellenstreichungen solle am Freitag erfolgen. (dpa/jW)

Heute wäre dein 65. Geburtstag

– wir hätten uns so viel zu erzählen –

Du bist und bleibst in unseren Herzen – unvergessen!

Olaf Albrecht

04. 11. 1957 - 19. 03. 2017

Sybill, Anett, Alexander, Tobias, Annika und Alvar